ANEXO VI – POLÍTICA TARIFÁRIA E MODELO DE REMUNERAÇÃO DOS SERVIÇOS

As especificações contidas neste Anexo poderão ser futuramente substituídas ou alteradas por legislação específica

1. INTRODUÇÃO

O presente Anexo tem como objetivo principal apresentar os principais conceitos e metodologias que nortearão a Política Tarifária do Serviço Integrado de Transporte Público de Passageiros de Belém, bem como as Diretrizes gerais para o Modelo de Remuneração dos serviços prestados, a partir do início das operações dos serviços elencados nos Anexos II.A e II.B deste Edital.

Para tanto, se faz necessário entender algumas considerações observadas para a elaboração da Política Tarifária a ser apresentada neste documento:

- A Gestão Tarifária é entendida como um conjunto de atividades continuadas, de extrema importância para o equilíbrio econômico financeiro do sistema, e não somente como uma simples aplicação de uma regra de atualização e cálculo de tarifa.
- O gerenciamento (financeiro e operacional) individualizado por serviço facilita o entendimento do Sistema de Transporte como uma <u>rede de serviços especializados:</u>
    - Direciona melhor o gerenciamento operacional cotidiano, e permite intervenções específicas, pontuais;
    - Facilita a incorporação gradual de serviços ao Sistema Integrado;
    - Utiliza-se dos gerenciamentos eletrônicos para se alcançar o Cálculo da Tarifa Pública de Equilíbrio; e
    - Aumenta a eficiência do sistema, através de políticas de subsídios cruzados para serviços deficitários, mesmo que executados por operadores diferentes.

Desta forma, as Políticas Tarifárias estão associadas a Políticas Públicas mais amplas, que geram efeitos sobre a condição socioeconômica dos usuários, a organização do uso do solo urbano, a mobilidade urbana e a sustentabilidade econômico-financeira do sistema de transporte.

Sendo assim, a Política Tarifária pode ser definida como o conjunto de decisões do Poder Público, que envolve o estabelecimento de uma estrutura tarifária (preços, estratégias de cobrança e opções de pagamento do serviço), visando objetivos econômicos, financeiros e sociais, em convergência com as diretrizes do transporte público coletivo.

2. DIRETRIZES

2.1. Lei nº 12.587/12

As diretrizes de Política Tarifária do Transporte Público Coletivo, estabelecidas pela Lei Federal nº 12.587/12 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, são as seguintes:

- promoção da equidade no acesso aos serviços;
- melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- modicidade da tarifa para o usuário;
- integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
- estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

2.2. Lei Orgânica do Município de Belém

De acordo com o Art. 147 da Lei Orgânica do Município de Belém:

"*O planejamento, gerenciamento, operação, exploração e a fiscalização do sistema de transporte e do tráfego urbano do Município deverão ser administrados através de entidade pública*..."

Conforme inciso IV do Art.146:

"*responsabilidade do poder público pelo transporte coletivo, tendo este caráter essencial, assegurado mediante tarifa condizente com o poder aquisitivo da população e com garantia de serviço adequado ao usuário...*"

Portanto, a definição da Política Tarifária aplicada aos Serviços de Transporte Público de Passageiros do Município de Belém compete ao Poder Público Municipal, sendo atribuída à Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana – SeMOB em sua Lei de Criação, Lei nº 9031/2013 inciso VII do Art.17-A "*elaborar estudos, executar e fiscalizar a política e os valores tarifários fixados para cada modalidade de transporte público de passageiros*".

3. OBJETIVOS DA POLÍTICA TARIFÁRIA

A Política Tarifária do Sistema Integrado de Transporte Público de Passageiros de Belém – SITPP, constitui um instrumento regulatório importante para o seu perfeito funcionamento. Nesse sentido, é importante definir os objetivos da Política Tarifária sob as seguintes óticas: financeira; econômica e social.

- financeira: sob essa ótica, a tarifa tem como objetivo contribuir para a cobertura dos custos dos serviços, sendo uma das principais fontes de arrecadação para o custeio da remuneração dos operadores e de outros atores do sistema. É importante lembrar que, no presente Edital a tarifa não é a única fonte de arrecadação, uma vez que se prevê ainda a possibilidade de exploração de receitas extraordinárias;
- econômico: indução à eficiência econômica alocativa, incentivando a produtividade e qualidade, a modernização e a inovação e até a indução de um determinado nível de competição quando desejado, entre os operadores dos diversos serviços do sistema de transporte público de passageiros de Belém;
- social: garantir adequado acesso do serviço público a todos, por meio de promoção de uma modicidade tarifária.

Desta forma, observando o exposto e considerando a fase inicial de adoção de integração tarifária, o modelo a ser utilizado para o SITPP de Belém será a **integração com valores parciais**, onde o usuário pode realizar duas viagens consecutivas, mas, ao invés de pagar duas tarifas completas, paga o valor cheio apenas no primeiro trecho, pagando um valor parcial nos trechos subsequentes, ou sendo isento de pagamentos adicionais, respeitando a necessidade de arrecadação tarifária para garantir o equilíbrio financeiro do sistema.

Este método é indicado em fases iniciais de integração, uma vez que não existe uma penalização excessiva para os usuários que não utilizem a integração, que numa primeira fase em geral correspondem à maioria do sistema.

Sendo assim, uma vez que haja integração tarifária, a mesma permite que com um único pagamento o usuário utilize dois ou mais modos de transporte, onde o valor da tarifa integrada deverá ser menor que a soma dos valores das tarifas de cada modo individualmente. Por fim, a estrutura tarifária determinará o modo pelo qual serão atingidos os objetivos de política tarifária, que por sua vez deve considerar a interação entre os usuários e empresários, que são intermediados pelo órgão gestor. Ainda, todos os agentes envolvidos se enquadram num contexto amplo de Políticas Públicas que, no fim, são as diretrizes que determinam o rumo da sociedade.

4. MODELO ATUAL DE REMUNERAÇÃO

Em Belém, na ocasião de reajuste da tarifa pública, é apresentada uma planilha tarifária como elemento balizador dos valores. A planilha apresenta o cálculo que dimensiona o custo do serviço planejado, conforme Ordens de Serviço emitidas aos operadores. A metodologia é baseada no método proposto no início dos anos 90 pelo GEIPOT (antigo

órgão da administração federal) e que até hoje tem amplo uso no território nacional, considerando índices de consumo verificados na cidade e as características de utilização de mão-de-obra operacional.

Uma vez estabelecida a tarifa pública, o modelo de remuneração atual caracteriza-se pela arrecadação advinda exclusivamente da tarifa pública cobrada diretamente dos usuários, onde a receita é auferida por passageiro equivalente, ou seja, os benefícios concedidos pelo Poder Público são na verdade pagos pelos usuários sem benefícios.

É ainda um modelo que pode ser danoso ao passageiro, pois o operador pode (irregularmente) instituir diferenças de tratamento entre os usuários pagantes e aqueles com direitos aos benefícios, pois quanto menos passageiros beneficiados forem transportados, maior a receita auferida.

Outra característica deste modelo é o fato do cálculo ser único para todo o Sistema, o que incorre em um valor médio de custo para todos os diferentes serviços prestados, e consequentemente gera para o operador serviços mais deficitários que outros, diferenciando a atratividade entre as linhas operadas, o que corrobora para uma operação menos favorável em áreas onde a rentabilidade é menor.

5. MODELO DE REMUNERAÇÃO PARA O NOVO SISTEMA

5.1. Nova Estratégia De Precificação

Em consonância com a Lei da Mobilidade Urbana promulgada em 2012 (Lei 12.587/2012), pode-se distinguir a Tarifa (ou Valor) de Remuneração (a ser repassada aos Operadores) da Tarifa Pública (a ser cobrada dos usuários) e, ainda também, a Tarifa de Remuneração de Serviços de BRT pode ser diferentes da tarifa de remuneração dos serviços rodoviários de alimentação ou de serviços convencionais, complementares e fluviais.

Assim, para o SITPP de Belém será adotada Estrutura Tarifária e de Remuneração de Serviços que permita distinção entre esses valores. Este modelo permite equilibrar a rentabilidade dos operadores na prestação dos diferentes serviços, aplicando diferentes remunerações para cada um, evitando que alguns operem serviços excessivamente superavitários ou deficitários. Além disso, é possível manter a tarifa pública em valores compatíveis com a realidade socioeconômica dos usuários.

Outra característica do modelo adotado é a remuneração do operador por passageiro efetivamente transportado, ou seja, independentemente do benefício que este passageiro possa ter, a remuneração para o operador será a mesma. Assim sendo, não haverá mais distinção de atratividade comercial entre diferentes tipos de passageiros e tipos de linhas, pois a remuneração será realizada conforme os custos de produção do serviço de forma individual e para todo e qualquer passageiro transportado.

Além disso a Tarifa Pública – calculada e estabelecida pelo Poder Concedente – será sempre calculada de forma a custear integralmente os custos de Operação (remuneração dos diferentes operadores de serviços de transporte de passageiros, serviços de

gerenciamento do operador e inclusive infraestrutura), e de Gestão (órgão gestor, fiscalização, publicidade e demais serviços de apoio à Gestão do Sistema de Transporte) pela cobrança de Taxa de Gerenciamento na receita dos operadores. Eventuais arredondamentos sempre serão feitos para cima, de forma a gerar superávit no sistema, sendo esse saldo positivo revertido para o Fundo Municipal de Transporte Urbano, e não para o Operador.

Tal modelo permite que o Sistema de Transporte não dependa de subsídios públicos permanentes, que possam comprometer o orçamento público, e lhe confere garantia de investimentos, pela aplicação regulamentada dos eventuais superávits. Entretanto, este modelo permite a adoção de subsídios tarifários temporários ou permanentes, de forma a permitir que a Administração Pública possa ampliar a disponibilização de benefícios sociais, sem depender de negociação ou penalização para os concessionários.

5.2. Distribuição dos Recursos

Neste novo modelo a receita auferida com a venda de créditos é direcionada para o Sistema de Transporte, ou seja, não é de um Operador específico, nem tampouco do Poder Público. A totalidade das receitas converge para uma conta única específica do Sistema – que pode ser uma conta bancária privada específica ou um Fundo Municipal de Transporte, conforme regulamentação vigente - e será implantado um centro de compensação financeira e tarifária, a ser operado pelo órgão gestor, pelos concessionários, ou por ente contratado – que também deverá ser objeto de regulamentação específica. Este centro de compensação deverá fazer o rateio entre os diferentes agentes do sistema, inclusive órgão gestor e concessionários, após autorização formal do órgão gestor.

Para tanto, as Concessionárias vencedoras devem dispor de Sistema de Bilhetagem Eletrônica e Centro de Controle Operacional, conforme especificado no Anexo III deste Edital, para que o Poder Público confronte os dados obtidos de cada sistema e possa realizar os respectivos repasses.

Para os casos de pagamento da tarifa em dinheiro no interior dos veículos, esta receita será retida pelo operador, mas a título de antecipação de remuneração. Sendo assim o operador será remunerado pela operação daquele dia, de acordo com valores estipulados em seu Contrato, e o valor recebido antecipadamente nos veículos será descontado do valor total a receber.

5.3. Nova Estrutura Tarifária

Aqui serão dadas as diretrizes iniciais para a integração entre os diversos serviços de transporte do sistema, quais as regras gerais para a integração e quais as restrições:

- Todos os custos correntes do sistema serão cobertos pelas Tarifas Públicas vigentes, ou outras receitas extratarifárias a serem instituídas e regulamentadas;
    - Serão considerados custos correntes todas as despesas com serviços contratados vinculados ao Sistema Integrado de Transporte Público de Passageiros: remuneração de concessionários; remuneração de outros serviços de apoio ao gerenciamento; despesas com tecnologia ITS

vinculadas ao Órgão Gestor ou a seus entes delegados; e outros que venham a ser regulamentados especificamente;

- É aceitável a adoção de subsídio público ao sistema de transporte, em caráter temporário, e apenas de forma a atender políticas sociais relevantes, sempre preservando o interesse público;
- Todos os benefícios atuais (gratuidades, isenções etc., de caráter total ou parcial) serão mantidos como estão;
- A(s) tarifa(s) pública(s) deve(m) ser calculada(s) de forma a contemplar a equivalência de passageiros pagantes, com desconto e gratuidades;
- Inicialmente, serão estabelecidas 2 tarifas públicas para o sistema de transporte urbano rodoviário. Outras tarifas poderão ser estabelecidas futuramente (a exemplo do semiurbano), inclusive com possibilidade de adoção de tarifas diárias ou semanais.
    - Uma para o sistema integrado, incluindo serviços BRT, serviços básicos, sistema convencional e sistema complementar;
    - Uma para o serviço seletivo / executivo;
- Será adotada inicialmente uma janela temporal de 1 hora para a realização de integrações entre dois serviços, podendo ser alterada por regulamentação específica;
- Serão adotadas as seguintes diretrizes de integração tarifária, para operação inicial:
    - Dentro do sistema BRT (troncal principal, troncal secundária e alimentador), o usuário poderá trocar livremente de serviços sem pagamento de nenhuma tarifa adicional;
    - Na integração entre quaisquer dois outros tipos de serviços convencionais, complementar, ou entre estes e o BRT, o usuário pagará apenas meia tarifa a cada viagem adicional, dentro do intervalo temporal;
        - Para os beneficiários de meia passagem, o benefício não é cumulativo; a viagem adicional também será cobrada meia tarifa, não havendo a figura da fração menor que meia tarifa.

5.3.1. Expansão da Integração

Os concessionários têm um prazo máximo de 2 anos para que todos os serviços de transporte do Município de Belém sejam gradualmente integrados, tarifária e operacionalmente, considerando também a possibilidade futura de integração com os serviços provenientes da Região Metropolitana de Belém.

O usuário irá perceber uma única regra tarifária, mas o sistema de gerenciamento financeiro irá permitir a manutenção das separações entre as diferentes remunerações,

específicas para cada um dos serviços de transporte a ser oferecido pelo Poder Público, em cada esfera de competência. Essa integração irá acontecer na medida da implantação dos equipamentos e sistemas que viabilizem o controle eletrônico dessa arrecadação e distribuição financeira, associada aos arranjos institucionais inerentes a esse tipo de integração.

Todo o recurso arrecadado será aplicado na remuneração dos custos do Sistema de Transporte, de operação, gestão ou infraestrutura, sempre definido por meio de regulamentação específica, homologada pela esfera competente de gestão de cada um dos serviços.

Sempre que houver incorporação de novos serviços, a metodologia aqui apresentada deverá ser reaplicada, de forma a recalcular a(s) nova(s) tarifa(s) pública(s) de equilíbrio. Além disso, à medida que o percentual de viagens integradas aumente, o montante do desconto a ser aplicado nas viagens adicionais integradas poderá ser gradualmente ampliado.

6. METODOLOGIA DE CÁLCULO TARIFÁRIO

Para o Cálculo da Tarifa Pública de Equilíbrio, serão seguidas a seguintes etapas, sendo cada uma delas apresentadas nas seções seguintes.

6.1. Estimativa dos Custos Totais do Sistema

Em função dos resultados calculados para o quantitativo de Oferta e dos valores de Remuneração dos serviços de Transporte, esta etapa realiza a projeção de todos os custos para o pleno funcionamento do Sistema.

6.1.1. Custos de Operação

O custo total com a operação do sistema, que já inclui Manutenção e Operação da infraestrutura concedida (terminais e estações), é calculado tomando o custo/km referente a cada veículo existente na operação, e multiplicando o mesmo pela produção quilométrica da operação.

6.1.2. Projeção dos Custos de Operação para cada Área Operacional

Considerando os Custos/km específicos para cada Veículo, para o Cálculo dos Custos de Operação por Área de Operação aplica-se cada um destes custos unitários aos seus respectivos serviços ofertados, conforme Plano Operacional determinado.

6.1.3. Custos de Gestão Operacional e Financeira

Abrangem todos os custos envolvidos na Operação e Manutenção dos elementos de ITS estabelecidos para o novo sistema de transporte sob - responsabilidade direta ou indireta (exercido por ente contratado) do Órgão Gestor, ressalte-se que as atividades de Bilhetagem e de Controle Operacional estão alocadas aos concessionários, e seus custos estão incorporados e totalizados como custos de Operação.

Desta forma, deve-se considerar como custos do SITPP todos os custos de aporte e custeio dos sistemas de planejamento e gerenciamento operacional e financeiro do sistema, bem como fiscalização de tráfego e priorização semafórica do transporte público, dentre outros sistemas a serem implantados para a Gestão do SITPP de Belém. Logo, esses custos dizem respeito a sistemas e processos adicionais de gerenciamento não existentes no Sistema Atual.

6.1.4. Custos de Manutenção ou Investimentos Adicionais

São aqueles necessários para a operação do sistema, com seus respectivos responsáveis, de acordo com regulamentação específica vigente.

6.1.5. Taxa de Gerenciamento

Taxa a ser repassada ao Órgão Gestor, conforme legislação e regulamentos vigentes.

6.1.6. Impostos

Valores a serem retidos no momento da arrecadação e repassado diretamente ao Erário Municipal.

Estes custos são então totalizados para a obtenção do Custo Total do Sistema de Transporte, que balizará o montante de arrecadação necessária, seja tarifária ou extratarifariamente.

6.2. Cenário de Demanda e Plano Operacional

6.2.1. Demanda

As demandas consideradas foram adotadas através da análise conjunta de diversas bases de dados disponíveis. Como ponto de partida, foram analisados dados da última pesquisa embarcada realizada em 2013. Entretanto, tendo em vista que houve tanto alterações na distribuição urbana da população, bem como houve alterações significativas na própria oferta de serviços, essas demandas sofreram ajustes e ponderações. Para tanto, foram utilizados conjuntamente dados disponibilizados pelo Sistema de Bilhetagem, dados operacionais individualizados, bem como análises de simulação. As premissas de quantidade de integrações foram arbitradas pela SeMOB, tendo em vista que por se tratar de um parâmetro comportamental altamente variável e com fatores culturais, experiências anteriores de replicação de fatores de integração entre diferentes cidades não apresentaram resultados consistentes. É importante destacar que o cenário de demanda aqui considerado tem como base estudos realizados em 2015.

6.2.2. Cenários de Operação

Foram elaborados Planos Operacionais completos, de acordo com as demandas estimadas. O plano de baseou na adequação da oferta atual, substituindo linhas convencionais por linhas troncais, de maior eficiência operacional e econômica, nas áreas que permitiam tais atendimentos, bem como na adequação de linhas convencionais entre si, considerando as novas premissas de integração temporal e tarifária, que passarão a existir após o início dos contratos provenientes desta

Concorrência.

Os Planos Operacionais estabelecidos encontram-se detalhados nos anexos II.A e II.B, sendo o segundo referente à operação plena do sistema de BRT.

6.2.3. Cálculo dos Fatores de Equivalência

Aferindo-se os dois tipos de equivalência, aplicando-se ao total de passageiros efetivos transportados, obtém-se a Demanda Equivalente, que corresponde ao número de tarifas inteiras arrecadadas pelo sistema de transporte no período analisado.

- **Equivalência de gratuidades:** O percentual é calculado a partir da combinação de dados provenientes do sistema de bilhetagem eletrônica, relatórios e pesquisas anteriores, levantamentos pontuais em algumas empresas e estimativas (para casos onde não haja mecanismo formal de controle).

- **Equivalência de Integração:** Para o cálculo dessa equivalência, é verificado o crescimento percentual adicional sobre o número de integrações existentes no ano de referência. O último levantamento amostral sobre o tema realizado em Belém em 2014, apontou que uma parcela de 15% das viagens realizadas hoje é integrada/combinada, mesmo com a necessidade de pagamento de duas tarifas. O benefício de desconto adotado foi de 50%, conforme política tarifária proposta.

6.3. Cálculo da Remuneração de Equilíbrio por Serviço e Área de Operação.

No Modelo de Remuneração adotado, os concessionários serão remunerados por passageiro transportado efetivo, ou seja, passa a ser indiferente para o operador se aquele passageiro é ou não pagante, bem como se ele é ou não integrado. Assim, no cálculo da Remuneração, não é necessário o cálculo de fatores de equivalência, seja de gratuidade, seja de integração.

A Remuneração de equilíbrio de cada serviço é então obtida pelo quociente direto entre o Custo Mensal de Operação de cada serviço planejado pela sua respectiva Demanda Efetiva mensal. (Obs.: O mesmo resultado é obtido pelo quociente entre o Custo/km e o IPK).

A Receita Tarifária mensal de cada serviço e contrato pode ser calculada, pelo produto direto entre a Remuneração de cada serviço e sua respectiva Demanda Mensal.

7. ASPECTOS ADICIONAIS DO MODELO TARIFÁRIO

7.1. Receitas Extraordinárias

Em virtude de especificidades econômicas e técnicas envolvidas na prestação do serviço de transporte de passageiros, ao agente econômico que por ventura seja concedida a exploração econômica do serviço de transporte de passageiros, primeiramente no Município de Belém e futuramente podendo se estender à Região Metropolitana de

Belém é facultado a oportunidade de auferir receitas extraordinárias em função da prestação de serviços acessórios que direta ou indiretamente se relacionam com serviço básico licitado.

Considerando os objetivos centrais do poder concedente, quais sejam: maximizar a eficiência dos serviços, no sentido de ofertarem o máximo de bens e serviços para os usuários, ao menor custo possível, e de acordo com as determinações legais vigente sobre o tema das receitas extraordinárias é conveniente que a prestação dos serviços de transportes de passageiros de Belém seja incentivada de tal forma que se busque o desenvolvimento das atividades relacionadas aos serviços acessórios na medida em que isto possa representar um incremento na eficiência da alocação dos recursos e uma melhora na organização operacional, e cujos efeitos positivos devam ser transferidos aos usuários, total ou parcialmente.

Assim, toma-se como premissa básica para esse tema: incentivar as receitas extraordinárias como forma de estimular os ganhos de eficiência dos operadores e de potencializar as transferências para a modicidade tarifária. Nesse contexto, de acordo com o Anexo III deste Edital, as futuras concessionárias possuem a possibilidade de auferir os valores advindos das receitas extraordinárias, porém esta encontra-se contratualmente vinculada ao desempenho do operador.

Ressalte-se que Receita Extraordinária não é considerada Remuneração de serviços, e não será aplicada diretamente como fator para Revisão da Remuneração do Concessionário sem prévia regulamentação e embasamento jurídico. Entretanto, a parcela das Receitas Extraordinárias que venham a ser auferidas pelo Poder Público serão aplicadas na Modicidade da Tarifa Pública (paga pelo usuário), na medida em que o Poder Público regulamente essa receita como receita do Sistema de Transporte, e estabeleça este mecanismo junto ao órgão gestor, ou ente por ele contratado, responsável pelo Gerenciamento Financeiro.

7.1.1. Principais receitas extraordinárias passíveis de exploração pelo Concessionário

A seguir são apresentados alguns exemplos de receitas extraordinárias com possibilidade de exploração pelos concessionários que apresentem nível de serviço adequado, nos termos estabelecidos nas regras de Avaliação de Desempenho:

- Exploração de publicidade em veículos (*busdoor* e propagandas internas);
- Exploração comercial em mobiliário urbano ou atividades comerciais vinculada à infraestrutura concedida (pontos terminais, estações, terminais etc.);
- Serviços de microcrédito associados à exploração da bilhetagem eletrônica (*fintechs*);
- Gestão financeira dos rendimentos auferidos pela conta única do sistema.

Vale ressaltar que cada serviço que o(s) concessionário(s) pretendam explorar a título de receita extraordinária deve ser realizado mediante solicitação de autorização prévia pelo Órgão Gestor e é passível de regulamentação específica, para determinação de rateio ou não dos resultados.

7.2. Reajuste e Revisão da Remuneração

O parceiro privado deve reconhecer que a remuneração e seus custos (operacionais, administrativos e remuneração de capital) em conjunto com os mecanismos de reajuste e revisão das remunerações estabelecidos em contrato, associadas à contraprestação anual estabelecida, são suficientes para a manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro.

Isso significa reconhecer que a receita anual é suficiente para cobrir os custos operacionais incorridos na prestação do serviço e remunerar adequadamente o capital investido, seja naquele momento, seja ao longo do período da prestação dos serviços, na medida em que as regras de reajuste têm a função de atualizar monetariamente a proposta do parceiro privado, as regras de revisão têm a finalidade de preservar, ao longo do tempo, o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato.

Antes de tratar das regras específicas para o reajuste e revisão da remuneração do operador, é importante diferenciar os conceitos de Reajuste da remuneração e Revisão da remuneração. O primeiro trata de atualização monetária devido ao operador a cada ano, sendo esse processo baseado em parâmetros indexados. Já o segundo trata-se de uma renegociação contratual, onde o valor apresentado pelo parceiro privado pode ser revisto em casos excepcionais. Ficando, os riscos de variação de preço de insumos alocados exclusivamente ao parceiro privado.

- Os reajustes de remuneração serão anuais com os dados utilizados para o cálculo do reajuste abrangendo o período de 12 (doze) meses, retardados dois meses, correspondendo ao intervalo entre o segundo e décimo quarto meses anteriores à data de vigência da remuneração;
- As revisões dos Valores de Remuneração necessárias para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato serão revisadas periodicamente a cada 4 (quatro) anos, ou sempre que houver fato externo que impacte significativamente no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme especificado no Anexo VII deste Edital.

Em qualquer situação, para os casos em que o Valor de Remuneração se mostrar passível de revisão, conforme condições estabelecidas, a Concessionária deverá utilizar os valores apresentados em sua proposta para comprovar sua necessidade e validade, e como eles foram individualmente impactados. Não se recomenda aceitar levantamentos de preços isolados de mercado.

8. GESTÃO DE RISCOS DA CONCESSÃO

8.1. Definição de Risco no âmbito da Concessão e princípio de alocação

O risco em projetos de infraestrutura, é usualmente definido como “os acontecimentos que podem afetar a expectativa de retorno do investidor”. Para a Comissão Europeia, o risco é definido como “qualquer fator, evento ou influência que ameace a conclusão bem-sucedida de um projeto, em termos de prazo, custo ou qualidade”.

No futuro Contrato de Concessão, podemos caracterizar o risco, em síntese, como “a ocorrência de um evento imprevisto ou de difícil previsão, que afete demasiadamente os encargos contratuais de uma ou de ambas as partes, afetando a rentabilidade do projeto, no caso da parte privada, ou a eficiência na realização dos objetivos, no caso da parte pública”.

É essencial ressaltar que, embora o termo “risco” esteja cotidianamente associado a aspectos negativos, para fins contratuais ele abrange tanto fatos excessivamente negativos como excessivamente positivos. Ou seja, quando se fala em “Risco de Demanda” por exemplo, isso abrange a possibilidade de a demanda ser significativamente mais baixa com relação ao previsto (o que prejudica a rentabilidade do contrato), como também a possibilidade de a demanda ser significativamente mais alta (trazendo um superávit extraordinário).

A presente concessão adota a premissa mais moderna de concessões de infraestrutura , que recomenda que, uma vez que os riscos inerentes ao projeto tenham sido identificados, eles devem ser alocados entre os entes públicos e privados (concedente e concessionários), seguindo o princípio básico de que cada risco deve ser atribuído a quem tem melhor condição para administrá-lo, bem como a quem pode lidar com o risco no menor custo.

Mais uma vez, é importante ressaltar que, quem é responsável pelo Risco, assume suas consequências positivas e negativas. Por exemplo, se o risco de demanda baixa é assumido pelo Poder Público, em caso de demanda alta o lucro advindo não será transferido para o Concessionário, mas sim, convertido em modicidade tarifária.

8.2. Riscos identificados para a Concessão

No caso da presente Concessão, foram identificados os seguintes riscos, apresentados a seguir, e que foram alocados conforme Quadro apresentado ao final desta seção.

8.2.1. **Compartilhamento do Risco Quantitativo da Demanda**

Considerando que qualquer estimativa de demanda depende de diversos elementos, já citados, e que parte deles estão mais sob controle do Poder Público e parte deles está mais sob controle do Operador Privado, o modelo adotado para esta Concessão é um modelo de **Risco de Demanda Compartilhado**.

Neste modelo, o Poder Público apresenta uma **Estimativa de Demanda de Referência**, conforme apresentado no Projeto Básico presente nos Anexos deste Edital, e que será utilizada como base para o compartilhamento do risco.

Caso a demanda real ultrapasse a faixa superior de forma significativa, sem ensejar necessidade de aumento equivalente da oferta (por exemplo, variação superior a 25%), o Poder Público poderá solicitar revisão da remuneração com vistas a produzir efeito de modicidade. Caso a demanda real seja menor do que faixa inferior, o Operador fica autorizado a, gradualmente, reduzir suas frequências e/ou ampliar sua rede de linhas alimentadoras próprias, com vistas a aumentar a capilaridade dos serviços.

Essas variações no Plano Operacional ocorrerão sempre mediante estudo específico, a

ser aprovado pelo Poder Público em âmbito municipal, tendo em vista o impacto institucional e contratual que poderá ser gerado em função da interferência com os demais serviços de transporte.

8.2.2. **Infraestrutura inadequada para atendimento da demanda**

Define-se como a responsabilidade de manutenção e ampliação da infraestrutura diretamente vinculada aos serviços de transporte (terminais e estações), em função do aumento da demanda. Aloca-se este risco unicamente ao privado que será forçado contratualmente a investir em infraestrutura (passarelas, adequações em estações, ajustes de sistema de controle etc.) de tal forma que a demanda seja completamente atendida pelo serviço de transporte urbano.

8.2.3. **Demanda desviada para serviço concorrente**

A demanda poderá ser desviada para serviço concorrente autorizado pelo Poder Público, sendo esse risco compartilhado entre o ente Privado e o Poder Público, tendo em vista que a tecnologia BRT tem pouca flexibilidade de ajuste para mitigar esse risco investindo nos serviços para que sejam competitivos.

Fica definido, que em caso de autorização, permissão ou concessão - por qualquer esfera pública – de serviços formais que afetem significativamente a demanda integrada ao BRT, que este poderá ajustar sua operação implantando linhas alimentadoras, em regras e condições operacionais equivalentes, estabelecidas a cada caso, de forma a incentivar a concorrência saudável.

Destaca-se que as condições estabelecidas em edital devem ser respeitadas. Nesse sentido, caso não seja garantido o percentual mínimo de demanda do transporte público dentro da área de influência previamente estabelecida, fica garantido ao particular seu equilíbrio financeiro. Esse risco tem uma probabilidade ocasional e um impacto médio alto.

Em caso de impactos comprovadamente significativos causados por serviços concorrentes autorizados pelo Poder Público, o Concessionário poderá ajustar a sua operação, de forma a se adequar à nova demanda, em alternativa à revisão direta de remuneração.

8.2.4. **Direcionamento de demanda para equilibrar o sistema de transporte.**

Caso a demanda efetiva seja abaixo do previsto, é possível que haja um direcionamento da demanda do corredor para equilibrar o sistema de transporte urbano em função do desenho de uma nova rede. Nestes casos, fica o poder público responsável por mitigar esses riscos, devendo garantir o equilíbrio financeiro do parceiro privado de tal forma que seja garantida o percentual mínimo de demanda no corredor ou ainda seja negociada um novo valor para que seja garantido o equilíbrio econômico financeiro do contrato.

8.2.5. Variação de Preços de Mercado dos insumos de produção

A fórmula contratual de reajuste paramétrico traz bastante segurança para o concessionário, e tranquilidade para o órgão gestor, uma vez que não será mais

necessário, a cada ano, realizar todo um levantamento de custos, e demonstração de índices de consumo e custeio, usualmente associados ao processo tradicional de cálculo tarifário pela metodologia clássica do GEIPOT. Os índices de mercado adotados refletem bem as varações inflacionárias dos custos gerais de produção, e permitem que os concessionários inclusive realizem esforços de otimização interna, ampliando ainda mais seus ganhos e rentabilidade contratual. Flutuações pontuais para mais em determinado parâmetro (ex. mão de obra) tendem a ser compensados por possíveis redução nos demais elementos de custos, tornando-se desnecessário a participação do Órgão Gestor na homologação e aferição de cada custo unitário individual.

Este risco é então alocado ao Concessionário, uma vez que ele é o maior beneficiário de potenciais economias decorrentes dessa otimização.

Entretanto, sempre podem acontecer variações significativas do conjunto de custos individuais dos insumos e elementos de produção, com relação aos índices de Reajuste contratuais estabelecidos, que venham a impactar significativamente os custos de produção. Nesse caso, a mitigação se dará pela realização de um processo extraordinário de revisão tarifária.

Na próxima página é apresentado o Quadro Resumo da Alocação de Riscos da presente Concessão.

8.2.6. Quadro Geral de Alocação de Risco de Demanda

O abaixo ilustra as probabilidades de ocorrência desses riscos e qual o impacto deles

Risco	Descrição	Alocação	Impacto	Probabilidade	Mitigação
Redução ou aumento da demanda	Redução ou aumento da demanda causado pelo desempenho da economia e/ou pela qualidade do serviço ofertado	Compartilhado	Médio/Alto	Ocasional	1. Adequação da oferta para a demanda manifesta 2. Alocação de recursos para que o serviço se torne atrativo ao usuário 3. Implantação de linhas alimentadoras
Infraestrutura inadequada para atendimento da demanda	responsabilidade de manutenção e ampliação da infraestrutura em função do aumento da demanda	Privado	Médio/Alto	Ocasional	Estabelecimento de obrigatoriedade de investimentos em infraestrutura para adequação desta à demanda.
Demanda desviada para modal concorrente	Redução de demanda causado por desvio para modal concorrente	Compartilhado	Médio/Alto	Ocasional	Alocação de recursos para que o serviço se torne atrativo ao usuário
Desvio de demanda para equilibrar o sistema de transporte metropolitano	Redução de demanda ocasionada pelo Poder público para equilíbrio do sistema de transporte metropolitano	Público	Alto	Improvável	1. Estabelecimento em contrato de obrigatoriedade de equilíbrio fiscal quando ocorrer esse risco. 2. Implantação de linhas alimentadoras
Variação de Preços de Mercado dos insumos de produção	Variações significativas do conjunto de custos individuais dos insumos e elementos de produção, com relação aos índices de Reajuste contratuais	Concessionário	Médio	Baixa	1. Elaboração de estudo demonstrativo pela parte interessada 2. Realização de processo extraordinário de Revisão da Remuneração contratual

9. INCENTIVO À LIBERDADE ECONÔMICA E EFICIÊNCIA EMPRESARIAL

O novo modelo de gestão e de remuneração adotados na presente concessão seguem as mais modernas práticas de contratos de concessão aplicados no Brasil.

Um dos principais pontos de inovação é a não adoção da Planilha Tarifária clássica do GEIPOT como métrica principal de gestão. Na prática, ela induz a um foco muito maior nos custos de produção dos serviços do que na aferição dos níveis de qualidade do serviço produzido. O novo modelo contratual adotado, com forte ênfase na Avaliação de Desempenho, e com modelo de Remuneração baseada em proposta apresentada pelos licitantes, dá maior espaço para eficiência empresarial, onde aquele que possuem melhor expertise de produção, bem como maior eficiência operacional, terá condições de apresentar proposta mais competitiva e ainda assim, auferir maior lucro do que seus concorrentes.

Nesse contexto, é essencial ressaltar que um dos principais benefícios da nova Política Tarifária para os potenciais licitantes interessados é que, sem a adoção de uma planilha tarifária baseada na mera compensação direta dos custos de produção, os concessionários terão ainda mais liberdade para a busca de novos modelos e tecnologias de operação e redução de custos.

Ou seja, todas as economias decorrentes da eficiência empresarial serão apropriadas para o próprio concessionário, como forma de antecipação da amortização dos investimentos iniciais, aumentando sua Taxa de Retorno sobre o investimento.

Além disso, a não adoção da planilha clássica do GEIPOT facilita a gestão contratual, por não ser mais necessária a aferição e demonstração de índices de consumo e rateio de custos fixos e variáveis, que na prática davam margem para acusações de “caixa preta”, e dificultavam a auditoria de custos.